



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 79]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 1, 2017/फाल्गुन 10, 1938

No. 79]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 1, 2017/PHALGUNA 10, 1938

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 9 फरवरी, 2017

सं. टीएमपी/80/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास की कोलकाता गोदी प्रणाली में अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर स्टीव लोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/80/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

.....

आवेदक

## कोरस:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

( फरवरी 2017 के 8वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता गोदी प्रणाली (केलीएस) में स्टीव लोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए स्टीव लोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अप्रीष्ठ की है तत्पश्चात, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 और 17 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीव लोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस ने इस अतितत्काल मानने की सलाह देते हुए इस प्राधिकरण को नीतिनिर्देश रूप में दिशानिर्देश जारी किए हैं।

2.2. एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवम्बर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीव लोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवम्बर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2016 द्वारा केडीसी में स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था। इस ओर ध्यान दिलाये जाने पर कि केओपीटी के प्रस्ताव के साथ इसके बोर्ड के अनुमोदन, दरमान को शासित करने वाली शर्तों के साथ अंतिम दरमान नहीं थे, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 दिसम्बर 2016 द्वारा अपेक्षित ब्योरे भेजे थे।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 18 नवम्बर 2016 प्रति हमारे पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2016 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और स्टीवडोर एसोसिएशन को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई अभी निर्धारित की जानी है। संयुक्तसुनवाई कार्यवाहियों से निकलकर पत्तन की ओर से कुछ कार्रवाई बिन्दु हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामला तैयार करने में कुछ ओर समय लगेगा।

5. इसलिए, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा स्टीव डोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालनों और कार्य निष्पादन मानकों के लिए यथाप्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अंतरिम दर के रूप में अनुमोदित करने और परामर्श कार्यवाही के पूरा होने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने का निर्णय लिया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार रूप में अंगीकृत अंतरिमदर ऐसी ही मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दर और अंतिम दर के बीच मिन्नता की स्थिति में रिफ़ड/वसूली, यदि काई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

6.1. परिणमस्वरूप, और ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधारपर, यह प्राधिकरण **अनुबंध-I** रूप में संलग्न केओपीटी-केडीएस के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए पूरी तरह से तदर्थ आधार पर अनुमोदित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी।

6.2. स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीव डोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालन की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीव डोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभार एवं कार्यनिष्पादन मानक शामिल होने चाहिए। स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार जब पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं, तब यह सम्पूर्ण पत्तन पर एक समान रूप से लागू होंगी। जहां स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा प्रतिष्ठानों द्वारा किए जाते हैं।

6.3. इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भमें, यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों से पहले ही परामर्श कर निर्णय ले चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संबंध के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी किए जाने के समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त तय करते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए उसका कार्यान्वयन सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय पत्र सं. टीएसपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा सभी महापत्तनों और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संप्रेषित किया गया था। उपर्युक्त रिस्ति के मददेनजर और स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मददेनजर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि लाइसेंस जारी किए जाने के समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए प्राधिकृत अलग-अलग स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर अधिकतम दरें लागू करें।

6.4. पत्तन से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीव डोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करें।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./448/16]

### अनुबंध-I

#### कोलकातापत्तन न्यास – कोलकाता गोदी प्रणाली स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क भाग I– परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

##### (I). परिभाषाएँ:

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). “स्टीवडोरिंग” में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उत्तराई तथा स्टोकेज शामिल है।
- (iv). ‘तट प्रहस्तन’ में हुक घिंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेक्यार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।

- (v). 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उत्तराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक घइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेक्यार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।

#### **(II). सामान्य शर्तें:**

- (i). पोत की हैसियत, जैसा सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

#### **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**

- (क.). भारतीय धज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख.). विदेशी धज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

#### **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**

- (क.). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख.). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उत्तराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग.). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

#### **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**

- (क.). विश्वव्यापी तथा तटीय परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:

- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में \* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

\* केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिषत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय धज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।

- (ख.). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी धज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

- (v). सभी प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे।

- (vi). यह प्रशुल्क बीओटी / बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।

- (vii). यह प्रशुल्क एकसमान रूप से सम्पूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।

- (viii). (क.). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।

- (ख.). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी तरह, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें अथवा छूट स्थीकृत कर सकता है।

- (ग.). प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

- (घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। लेबर के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (x). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कागों श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गों को वर्गीकृत कर सकता है।
- (xi). जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गों के लिए प्रहस्तन प्रभार टीएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।
- (xii). प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परन्तु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का एसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (xiii). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओटी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।
- (ख). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुक्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्झिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्ठादान मानक लागू होंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्ठादान मानक के व्योरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रुख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्ठादान मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्ठादान मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंससुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्ध दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और टीएमपी को भेजेंगे। टीएमपी द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उहैं समय—समय पर भेजी जाएगी।
- (xv). टीएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध-पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अतिम होगा।
- (xvi). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्ठादान मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्ठादान मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xvii). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्ठादान का अनुवीक्षण पत्तन और टीएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्ठादान अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में, पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xviii). यदि किसी उपयोक्ता को टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्ठादान मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अस्यावेदन पर जांच करवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की कार्रवाई के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होंगी।

- (xix). किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाप अथवा क्षमता की गणना में, 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xx). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xxi). एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार –
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिटकारों से इतर, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासारिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासारिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संग्रहित किया जाएगा।)

## भाग - II

कोलकाता गोदी प्रणाली में कार्य करने वाले स्टीवलोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हे कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवलोरिंग और तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया है, निम्नलिखित दरों से प्रभारों की वसूली नहीं करेगा:

(क). बर्थ में ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवलोरिंग के लिए

### **(i) शुष्क बल्क कार्गो**

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹ में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	102.24
2.	कोयला (सभी प्रकार)	77.46
3.	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिटकारं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर, सांद्रित, लैड और जिक, अयस्क	63.37
4.	बूनापथर, डोलोमाइट, विलंकर, वले, रेत और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	83.35
5.	नमक	81.58

### **(ii) ब्रेक बल्क कार्गो**

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹ में)
1.	बैग वाला कार्गो	175.11
2.	जम्बो बैग	160.84
3.	लौह और स्टील – कोइलें और रस्ट्रैब	151.74
4.	लौह और स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	121.43
5.	लकड़ी के लट्टे	153.18
6.	गैर-एचएमसी बर्थ पर कंटेनर (लदे हुए/खाली) (दर प्रति टीईयू)	392.42
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी और मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	248.01
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	280.17

(ख). लंगसगाह में ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवलोरिंग के लिए

### **(i) शुष्क बल्क कार्गो**

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹ में)
1.	कोयला	26.90
2.	खाद्यान्न	27.04
3.	चीनी	28.03

4.	अन्य बल्क कार्गो	27.10
----	------------------	-------

## (ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹० में)
1.	बैग वाला कार्गो	51.94
2.	लटठा	35.78

**टिप्पणी:** उपर्युक्त (क) और (ख) प्रयोजन के लिए स्टीवलोरिंग में, पत्तन में कार्गो लदाई और उत्तराई तथा पोतों पर किसी भी रूप में स्टोरेज शामिल है।

## (ग). तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

## (i) शुक्त बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹० में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	62.72
2.	कोयला (सभी प्रकार)	128.61
3.	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर, सांद्रित, लैड और जिंक, अयस्क	102.22
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुक्त बल्क कार्गो	146.53
5.	नमक	152.38

## (ii) ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹० में)
1.	बैग वाला कार्गो	92.40
2.	जम्बो बैग	163.63
3.	लौह और स्टील – कोइलें और स्लैब	139.95
4.	लौह और स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	165.98
5.	लकड़ी के लट्ठे	173.93
6.	गैर-एचएमसी बर्थ पर कंटेनर (लदे हुए/खाली) (दर प्रति टीईयू)	1031.80
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी और मशीनरी पुर्जा सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	204.75
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	241.47

**टिप्पणी:**

- (क) उपर्युक्त (ग) के प्रयोजन के लिए तट प्रहस्तन, सिवाय उर्वरक कच्चा माल, में हुक प्याइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, पत्तन परिसर के भीतर घाट से स्टेक-यार्ड और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन शामिल है।
- (ख) उर्वरक कच्चा माल के लिए, तट प्रहस्तन में सीधे परेषिती परिसर अथवा विलोमतः जाने के लिए ट्रकों पर लादने के लिए घाट पर उतारे गए कार्गो की लदाई ही शामिल होगी।

## (घ). घाट/बर्थ में बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उत्तराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (₹० में)
1.	बल्क में उतारा गया और स्टेकिंग के लिए बैगों में डाला गया खाद्यान्न	223.38
2.	खाद्यान्न (बैग वाला)	277.76
3.	लट्ठे	462.33
4.	कोयला (सभी प्रकार) और अन्य बल्क कार्गो	222.85
5.	अन्य बैग वाला कार्गो	238.45
6.	कंटेनर (लदे हुए और खाली) टीईयू में	2063.80

## स्पष्टीकरण –

- (i) उपर्युक्त दर में स्टीवलोरें द्वारा कलकत्ता गोदी कामगार (रोजगार का विनियमन) योजना, 1970 और कलकत्ता गोदी लिपिकीय और पर्यवेक्षकीय (रोजगार का विनियमन) योजना 1970 के अधीन देय कलकत्ता लेवर गोदी बोर्ड प्रभार शामिल नहीं हैं।

- (ii) 20 फीट से अधिक के कंटेनर के लिए दरें टीईयू दर के 1.5 गुणा पर वसूल की जाएंगी।
- (iii) यदि बैग वाले कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन में बर्थ बैकअप शैड से इतर शैड/स्टेकिंग प्लाइट को घाट/बर्थ तक और विलोमतः का स्थानांतरण शामिल हो तो ₹ 130. 20 प्रति टन का अतिरिक्त तट प्रहस्तन प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv) यदि परियोजना सामग्री/पैकेज विशिष्ट सिलंग्स और अटैचमेंटों/उपस्कर की अपेक्षा करते हैं, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट वास्तविकताओं अतिरिक्त प्रभारों की वसूली कर सकता है, बशर्ते परेशी/प्रेषक को उसके लिए सहमत होना होगा जिसके लिए वास्तविक परिचालन से पहले दरों को प्रकट करते हुए पत्तन को पुष्ट प्रस्तुत करनी होती है।

### भाग – III

कोलकाता गोदी प्रणाली में कार्य करने वाले स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट जिन्हें कोलकत्ता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, निम्नलिखित उत्पादकता मानदंडों का पालन करेंगे:

#### क. बर्थ पर ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग के लिए

##### (i) शुष्क बल्क कार्गो

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्ठादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

##### (ii) ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1.	बैग वाला कार्गो	160
2.	जम्बो बैग	240
3.	लौह और अयस्क – कोइलों और स्लैब	515
4.	लौह और अयस्क – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	270
5.	लकड़ी के लट्टे	225
6.	गैर-एमएचसी बर्थों पर कंटेनर (लदे हुए/खाली)	60 टीईयू
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी और मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	-
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	-

#### ख. तट प्रहस्तन के लिए

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट पोत/बार्ज परिचालन के पूरा होने के समय से नीचे उल्लिखित समय-सीमा के भीतर घाट/बर्थ से सभी कार्गो और इसके अवशिष्टों की निकासी करेगा –

शुष्क बल्क कार्गो के लिए	6 घंटे
ब्रेक बल्क कार्गो के लिए	2 घंटे

यदि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट सभी कार्गों तथा इसके अवशिष्टों (बल्क उर्वरक कच्चा माल के सिवाय जो सीधे बर्थ से डिलीवर किया जाता है) को हटाने के लिए उपर्युक्त समयसारणी का पालन करने में विफल रहता है तो ऊपर उल्लिखित समयसारणी की समाप्ति के बाद की अवधि से हटाने जाने तक पत्तन द्वारा ₹ 1000/- प्रति घंटे की दर से जुर्माना वसूल किया जाएगा।

**Tariff Authority for Major Ports**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th February, 2017

**No. TAMP/80/2016-KOPT** In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on an adhoc basis at the Kolkata Dock System of Kolkata Port Trust, as an interim arrangement, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
Case No. TAMP/80/2016-KOPT

Kolkata Port Trust	...	Applicant
<u>QUORUM</u>		
(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)		
(ii). Shri. RajatSachar, Member (Economic)		

**O R D E R**  
(Passed on this 8<sup>th</sup> day of February 2017)

This case relates to a proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Kolkata Dock System (KDS).

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016 has, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963. The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate.

2.2. In compliance with the direction issued by the MOS, this Authority has notified the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on 15 November 2016 vide Gazette No.407 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. In this backdrop, the KOPT has vide its letter dated 18 November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at KDC. On being pointed out that the proposal of KOPT was not accompanied with Copy of approval of its Board, final Scale of Rates (SOR) alongwithconditionalities governing the SOR, the KOPT vide its letter dated 5 December 2016 has furnished the requisite details.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 18 November 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisationsand Stevedores Association vide our letter dated 13 December 2016 seeking their comments. The comments received from them have been forwarded to KOPT as feedback information. A joint hearing on the case in reference is yet to be set up. There may be some points of action from the side of the port arising out of the joint hearing proceedings. That being so, it will take some more time for this case to mature for final consideration of this Authority.

5. Therefore, and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority decides to approve upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as interim rate on an ad hoc basis pending final rates to be approved by this Authority after completion of the consultation process. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The interim rates adopted in an ad hoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, incase of variation between the adhoc rates and final rates.

6.1. In the result, and for the reasons explained above, and based on collective application of the mind, this Authority approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations alongwith the Performance Standards for the KOPT-KDSattached as **Annex – I**, purely on ad hoc basis pending fixation of final rates. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect.

6.2. Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of

Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

6.3. In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3.of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses.

6.4. The port is requested to take necessary action for implementation of the adhoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

**T.S. Balasubramanian, Member (Finance)**

[ADVT.-III/4/Exty./448/16]

**Annex - I**

**KOLKATA PORT TRUST – KOLKATA DOCK SYSTEM  
AD HOC UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES**

**Part I - Definitions and General conditions**

**(I). Definitions:**

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

**(II). General conditions:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

*\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.*
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii).
  - (a). The tariff notified is ceiling level.
  - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
  - (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
  - (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.

- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup>January and 31<sup>st</sup>December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup>April of the relevant year till 31<sup>st</sup>March of the following year.
- (xiii).
  - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
  - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with this Scale of Rates will be applicable.
  - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
  - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
  - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
  - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10.of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will

be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxi). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005—
  - (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
  - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

*(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*

### Part - II

Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who has been issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates:

- (A). **For stevedoring on-board ship at Berth**  
 (iii) Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	102.24
2.	Coal (All types)	77.46
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	63.37
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	83.35
5.	Salt	81.58

- (iv) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	175.11
2.	Jumbo Bags	160.84
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	151.74
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	121.43
5.	Timber Logs	153.18
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	392.42
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	248.01
8.	Coastal Mixed General Cargo	280.17

**(B). For stevedoring on-board ship at Anchorage**

(i). Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)
1.	Coal	26.90
2.	Food Grains	27.04
3.	Sugar	28.03
4.	Other Bulk Cargo	27.10

(ii). Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)
1.	Bagged Cargo	51.94
2.	Log	35.78

**Note:** Stevedoring for the purpose of (A) & (B) above, includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on-board the vessels in port.

**(C). For shore handling operation**

(iii) Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	62.72
2.	Coal (All types)	128.61
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	102.22
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk Cargo	146.53
5.	Salt	152.38

(iv) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	92.40
2.	Jumbo Bags	163.63
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	139.95
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	165.98
5.	Timber Logs	173.93
6.	Container (Laden & Empty) at Non-MHC Berth	1031.80
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	204.75
8.	Coastal Mixed General Cargo	241.47

**Note:**

- (a) Shore Handling for the purpose of (C) above, except for Fertilizer Raw Material, includes, arranging and receiving the cargo to/from the hook point, intermodal transport from wharf to stack-yard within port premises and vice versa.
- (b) For Fertilizer Raw Material, shore handling will cover only loading of cargo unloaded at the wharf on to trucks for going directly to consignee premises or vice versa.

**(D). For shore handling operation including loading/unloading of cargo to/from Barge at Wharf/Berth**

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Food Grain discharged in Bulk and bagged for stacking	223.38
2.	Food Grain (Bagged)	277.76
3.	Logs	462.33
4.	Coal (All types) and other Bulk Cargo	222.85

5.	Other Bagged Cargo	238.45
6.	Container (Laden & Empty) in TEUs	2063.80

**Explanations –**

- (v) The above rates do not include Calcutta Dock Labour Board charges payable by the Stevedores under Calcutta Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1970 and Calcutta Dock Clerical & Supervisory (Regulation of Employment) Scheme, 1970.
- (vi) For container exceeding 20 ft rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.
- (vii) In case Shore Handling Operation of Bagged cargo involves transfer of cargo from wharf/berth to shed/stacking point other than berth back up shed and vice versa additional shore handling charge of ₹130.20 per tonne will be levied.
- (viii) In case of project material/packages requiring specialized slings and attachments/equipment, the stevedoring and shore handling agents may levy additional charges on actuals, subject to consignee/consignor agreeing to the same for which confirmation has to be submitted to Port disclosing the rates before the actual operation.

**Part – III**

**Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who have been issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall comply with the following productivity norms:**

**A. For stevedoring on-board ship at Berth**

- (iii) Dry Bulk Cargo  
The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.
- (iv) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	Bagged cargo	160
2.	Jumbo Bags	240
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	515
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	270
5.	Timber Logs	225
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berths	60 TEUs
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	-
8.	Coastal Mixed General Cargo	-

**B. For Shore Handling**

The Stevedoring and Shore Handling Agent shall clear all cargo and its residuals from wharf/berth within the time limit mentioned below from the time of completion of vessel/barge operation -

For Dry Bulk Cargo	6 Hours
For Break Bulk Cargo	2 Hours

In case the Stevedoring and Shore Handling Agent fails to comply with the above timeline for removal of all cargo and its residuals (except bulk fertilizer raw material which is delivered direct from berth), a penalty @ ₹ 1,000/- per hour shall be levied by the Port for the period after expiry of the timeline mentioned above till removal.